Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA № 7. d. 10 czerwca 1920 r.

Spis rzeczy.

1.

ROZPORZĄDZENIE

o stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu (Dz. Ustaw z r. 1920, № 2, poz. 7), obowiązujące od dnia 1 lipca 1920 r.

Art. 1. Kategorje czasu i współczynniki, określające ich stosunek.

Przy stosowaniu ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu z dn. 18 grudnia 1919 r. (Dz. Ustaw z r. 1920, № 2, poz. 7) do pracowników kolejowych, normalny czas pozostawania ich na służbie określa się w zależności od stosunku ilościowego czasu, w którym pracownik wykonywa pracę produkcyjną do czasu zajęć służbowych, odpowiadających określonym w art. 4 Ustawy, jako roboty, poprzedzające produkcję lub po niej następujące, oraz roboty mające na celu pilnowanie materjałów lub zakładów pracy. Stosownie do tego ustanawia się następujące kategorje czasu służby:

1. Czas służby, w ciągu którego pracownik wykonywa czynnie zajęcie produkcyjne, wynosi bez wliczenia przerw odpoczynkowych 46 godzin w tygodniu, czemu odpowiada współczynnik 1.

2. Czas służby, w ciągu którego pracownik jest w rezerwie t. z. pozostaje bezczynnie w miejscu służbowym w stanie gotowości do pracy, wynosi 138 godzin w ciągu tygodnia, czemu odpowiada współczynnik $^1/_3$.

W zależności od ilościowego stosunku tych dwóch składników pełnienia służby ustala się następujące kategorje pośrednie:

a) o ile powyższy stosunek ilościowy, wyraża się jak $^3/_4 : ^1/_4$, odpowiada mu współczynnik $^5/_6$; czas służby w tym wypadku wynosi 56 godzin w tygodniu;

b) o ile powyższy stosunek ilościowy wyraża się jak $^2/_4 : ^2/_4$, odpowiada mu współczynnik $^2/_3$; czas służby w tym wypadku wynosi 70 godzin w ciągu tygodnia.

c) o ile powyższy stosunek ilościowy wyraża się jak $^1/_4 : ^3/_4$, odpowiada mu współczynnik $^1/_2$; czas służby w tym wypadku wynosi 91 godzin w ciągu tygodnia.

Uwaga. Do punktów a, b i c: liczby godzin służby w tygodniu zaokrąglono do liczby podzielonych przez siedm.

Art. 2. Pracownicy na stanowiskach kierowniczych.

Czas służby pracowników zajmujących stanowiska kierownicze nie normuje się według zasady 8-mio godzinnego dnia pracy, lecz zależy od rodzaju ich zajęć.

Do tej kategorji pracowników zaliczają się podług tytułu ich urzędowych stanowisk:

A. W Dyrekcjach i oddziałach dyrekcji: prezes dyrekcji, wiceprezes i ich zastępcy, dyrektor wydziału, jego pomocnicy i zastępcy, naczelnik (kierownik) działu, kierownik sekcji (grupy), oraz ich zastępcy, inżynier do szczególnych zleceń, starszy inżynier, radca prawny, jego zastępca i pomocnicy, inspektor szkolny, geometra, intendent, dyrektor oddziału, naczelnik wydziału i ich zastępcy, kontroler pociągów (biletów), kontroler ruchu, kontroler handlowy, kasowy, magazynowy, dla dochodzeń służbowych, elektrotechniczny i ich zastępcy, lekarz naczelny i jego zastępca.

B. Na linji: a) w wydziale sanitarnym: lekarz szpitala, lekarz odcinka, lekarz ordynujący, prowizor i ich zastępcy, intendent i gospodyni szpitala, felczer odcinka; b) w wydziale zasobów: zarządzający laboratorjum, naczelnik składu głównego i jego zastępcy; c) w wydziale drogowym: naczelnik odcinka (sekcji), pomocnik naczelnika odcinka (sekcji), ich zastępcy, starszy nadzorca drogowy, nadzorca drogowy i jego zastępca, torowy, o ile pełni służbę nadzorcy drogowego, nadzorca sygnałowy, werkmistrz warsztatów sygnałowych, nadzorca gmachów; d) w wydziale ruchu: starszy dyspozytor, zawiadowca stacji i jego pomocnik, zarządzający drużynami konduktorskiemi, dozorca składu; e) w wydziale elektrotechnicznym: naczelnik odcinka, zarządzający warsztatami i ich pomocnicy, zarządzający stacją telegraficzną, zarządzający elektrownią i ich zastępcy, nadzorca telegrafu, mechanik blokowy i telegrafu na linji, dozorca blokowy, starszy telegrafista nie pełniący dyżurów okresowych (turnusowych), dozorca składu i ich zastępcy; f) w wydziale przewozowo-taryfowym: zarządzający stacją miejską, zarządzający ekspedycją i ich zastępcy; g) w wydziale mechanicznym: naczelnik parowozowni oraz ich pomocnicy i zastępcy, naczelnik warsztatów, zawiadowca warsztatów i jego zastępca, maszynista instruktor, ajent techniczny, nadzorca wagonów, monter parowozowni, o ile jest kierownikiem pracy w parowozowni.

Uwaga. Zawiadowcom stacji i starszym pomocnikom, niepełniącym kolejnych dyżurów, mogą być dodane czynności techniczne i handlowe, ilość godzin i rodzaj tych czynności w zależności od miejscowych warunków określi dyrekcja kolejowa z udziałem delegatów odpowiednich grup pracowników z wyboru.

Art. 3. Biuraliści.

Służbie pracowników biurowych, pełniących czynności wykonawcze (biuralistów) odpowiada współczynnik 1.

Pracownicy biurowi, których służba związana jest z normalnym ruchem warsztatów, naprawni parowozowych i wagonowych, warsztatów dystansowych, sygnałowych, jako też ze służbą w magazynach wszelkiego rodzaju, muszą co do rozkładu godzin służby stosować się do tychże, przyczem czas służby nie może przekraczać 46 godzin w tygodniu.

Art. 4. Szwajcarzy, portjerzy, woźni, stróże, wartownicy, posługacze pokojów noclegowych.

Służbie szwajcarów, portjerów, stróżów (z wyjątkiem stacyjnych art. 16), wartowników nocnych, oraz woźnych biurowych, pracujących w godzinach dziennych odpowiada współczynnik $^2/_3$ (to znaczy 70 godzin w tygodniu).

Służbie woźnych pracujących przy parowozowni, telegrafie i wogóle w kolejkach okresowych (turnusach), jakoteż kontrolerów marek i posługaczów przy pokojach noclegowych, odpowiada współczynnik $^5/_6$ (to znaczy 56 godzin w tygodniu).

Art. 5. Przejazdy pracowników w pociągach.

Przejazdom pracowników od stałego miejsca służby celem podjęcia służby w jakimbądź punkcie linji, lub z powrotem, odpowiada współczynnik $^1/_2$.

Uwaga. Przejazdów od i do stałego miejsca służby pracowników, zamieszkałych w innych miejscach, nie zalicza się do żadnej kategorji służby.

Art. 6. **Pracownicy Wydziału Drogowego w służbie nieokresowej (nieturnusowej).**

Służbie: a) rzemieślników, ślusarzów mostowych, ślusarzów sygnałowych, robotników torowych, robotników nocnego pogotowia, zastępców przewodników, pracujących narówni z robotnikami, nadzorców warsztatu dystansowego, magazynierów, dystansu, odpowiada współczynnik 1.

b) przodowników towarowych, ślusarzów centralizacji, nadzorców mostowych, odpowiada współczynnik $^{5}/_{6}$.

Art. 7. **Pracownicy Wydziału Drogowego w służbie okresowej (turnusowej).**

A. Dróżnicy obchodowi. Służbie dróżnika obchodowego podczas obchodu działki. z wykonaniem robót wskazanych w przepisach, odpowiada współczynnik 1.

Jeżeli dróżnik obchodowy objeżdża w jednym kierunku swoją działkę, to przejazdowi pociągiem i wyczekiwaniu na spóźniony pociąg, odpowiada współczynnik $^{1}/_{3}$.

B. Dróżnicy przejazdowi. Obsługiwaniu rogatek przejazdowych licząc po 10 minut dla każdego w danym okresie kursującego pociągu i manewrującego składu, względnie parowozu, odpowiada współczynnik 1. Pozostałej służbie: a) na szlaku z sygnałami dzwonkowymi lub telefonami, odpowiada współczynnik $^{1}/_{3}$; b) na szlakach bez tych urządzeń — współczynnik $^{1}/_{2}$.

C. Służbie dróżników posterunkowych, obsługujących posterunki blokowe (i do zgłaszań pociągów) łącznie z obsługą ewentualną rogatek przejazdowych, podczas przejścia pociągów, licząc na każdy kursujący pociąg po 15 minat — odpowiada współczynnik 1. Pozostałej służbie odpowiada współczynnik $^{1}/_{3}$.

D. Służbie dróżników przystankowo-kasowych podczas wydawania przez nich biletów licząc po $^{1}/_{2}$ godziny na każdy pociąg, odpowiada współczynnik 1. Pozostały czas liczy się jak dróżnikowi przejazdowemu, względnie posterunkowemu w zależności od rodzaju powierzonych mu czynności.

E. Dróżnicy mostowi pełnią dyżur, któremu odpowiada współczynnik $^{1}/_{2}$.

F. Służbie dróżnika tunelowego w tunelu, odpowiada współczynik 1; pozostałym zajęciom służbowym poza tunelem, odpowiada współczynnik $^{1}/_{2}$.

O ile czas służby dróżnika obliczony według współczynników powyższych nie wynosi pełnej ilości godzin służby w tygodniu, mogą być mu polecane do wykonania czynności dodatkowe, naprzykład: czyszczenie balastu (żwirówki) trawy i t. d. Służbie przy wykonywaniu tych czynności odpowiada współczynik 1.

Art. 8. **Pracownicy parowozowni.**

Czas służby dyżurnych parowozowni określa się w zależności od przeciętnej ilości parowozów, oddawanych w parowozowni do ruchu pociągowego i manewrowego, oraz przyjmowanych od ruchu w ciągu doby, przy jednym dyżurnym w kolejce: a) przeciętnej ilości powyżej 18 parowozów oddanych do ruchu i tyluż przyjętych odpowiada współczynnik 1, b) powy

żej 12 do 18 włącznie odpowiada 5/6; c) powyżej 6 do 12 włącznie odpowiada współczynnik 2/3; d) przeciętnej ilości 6 i poniżej bez dodatkowych czynności odpowiada współczynnik 1/2. Służbie podczas wykonywania czynności dodatkowych odpowiada współczynnik 1.

Art. 9. Drużyny parowozowe.

a) Służbie drużyn parowozowych przy pracy pociągowej odpowiada współczynnik 1. Czas służby liczy się od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę do chwili oddania go w parozowni z potrąceniem czasu oczekiwania na terenie parowozowni na przyjęcie pociągu. Takiemu oczekiwaniu odpowiada współczynnik 2/3.

b) Przetaczaniu (manewrowaniu) stacyjnemu wszystkich kategorji okresowemu (turnusowemu) i dodatkowemu od chwili przyjęcia parowozu do chwili oddania odpowiada współczynnik 1. Przerwom w przetaczaniu dłuszym od 1 godziny odpowiada współczynnik 2/3, krótszym przerwom odpowiada współczynnik 1.

c) Służba w pociągach gospodarczych i miejscowych (stacyinych) oblicza się jak przetaczanie.

Służbie w pociągach gospodarczych (roboczych) żwirowych, między stacjami odpowiada współczynnik 1.

d) Pogotowiu, rezerwie nieczynnej i oczekiwaniu bez parowozu na pociąg, celem zmiany na linji odpowiada współczynnik 1/2.

Art. 10. Pracownicy przy stałych maszynach i instalacjach.

a) Służbie maszynistów i palaczów myszyn i kotłów stałych lub innych silników w warsztatach i elektrowniach, oraz służbie maszynistów przy małych instalacjach z ruchem nieprzerywanym, które obsługuje jeden człowiek, odpowiada współczynnik 1.

b) Służbie dozorców pomp z ruchem przerywanym, tudzież pomp, obsługiwanych przez dwóch ludzi (maszynistę i palacza) odpowiada współczynnik 5/6.

Art. 11. Rewidenci wagonów i smarownicy.

Czas służby rewidenta wagonów i smarownika określa się w zależności od przeciętnej ilości rewidowanych, względnie smarowanych, składów pociągów przy jednym pracowniku w kolejce:

a) przeciętnej ilości powyzej 18 składów na dobę odpowiada współczynnik 1.

b) powyżej 12 do 18 składów na dobę odpowiada współczynnik 5/6,

c) powyżej 6 do 12 składów na dobę odpowiada współczynnik 2/3.

d) przeciętnej ilości 6 i poniżej, odpowiada współczynnik 1/2.

Jeżeli w wypadkach przewidzianych w punktach b, c i d rewident pełni jednocześnie obowiązki smarownika przy tej samej ilości składów na niego przypadających, służbie jego odpowiada współczynnik następnej wyższej kategorji.

Art. 12. Ogrzewacze, palacze w parnikach, przewodnicy (konwojanci) wagonów.

Służbie ogrzewaczów stacyjnych odpowiada współczynnik 1, ogrzewaczów pociągów oraz palaczów w parnikach odpowiada współczynnik $^{5}/_{6}$ przewodników wagonów służbowych (konwojantów)—współczynnik $^{1}/_{3}$.

Art. 13. Inni niewymienieni w poszczególnych artykułach pracownicy Wydziału Mechanicznego.

Służbie wszystkich pozostałych pracowników warsztatów, parawozowni, elektrowni, gazowni i magazynów zasobowych, niewymienionych w artykułach poprzednich odpowiada współczynnik 1. Czas tej służby w myśl art. 1 Ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu wynosi bez wliczenia przerw odpoczynkowych 8 godzin na dobę, a w sobotę 6 godzin na dobę.

Art. 14. Pracownicy Wydziału Gospodarczego.

Służbie magazynierów magazynów filjalnych odpowiada współczynnik 1.

a) Czas służby rozdawców opałowych określa się w zależności od przeciętnej ilości ładowanych parowozów. Przeciętnej ilości ponad 18 parowozów na dobę, odpowiada współczynnik 1.

b) ponad 12 do 18 odpowiada współczynnik $^{5}/_{6}$.

c) „ 6 do 12 — odpowiada współczynnik $^{2}/_{3}$.

d) 6 i poniżej odpowiada współczynnik $^{1}/_{2}$.

Służbie podczas wykonywania czynności dodatkowych odpowiada współczynnik 1.

Art. 15. Stacje.

Czas służby na stacjach zależy od ilości przepuszczanych pociągów, od długości czasu przetaczania, od ilości kierunków zbiegających się linji, od posiadanych przez stacje urządzeń technicznych, od ilości zmienianych pociągowych parowozów, jak również od tego, czy stacja znajduje się na linji jedno czy dwutorowej. Przy ustalaniu czasu służby kategorji pracowników, wymienionych w art. 16 powyższe okoliczności wyrażają się w ilościach pociągów według zasad następujących:

1. Przepuszczenie jednego pociągu równoważne jest:

a) $\frac{1}{2}$ godziny przetaczania, bez względu na ilość przetaczających parowozów;

b) zmiana parowozów przy 2-ch pociągach;

c) odczepienie od pociągu i odesłanie do parowozowni względnie przyprowadzenie z parowozowmi i doczepienie do pociągu 4-ch parowozów na początkowych, i końcowych dla pociągu stacjach;

2. Jedno odgałęzienie linji równoważne jest powiększaniu o 10% liczby przepuszczanych pociągów;

3. Brak urządzeń technicznych na stacji równoważny jest powiększeniu o 30% liczby pociągów i czasu przetaczania;

4. Jednemu przepuszczonemu przez stację pośrednią pociągowi równoważny jest 1 pociąg przyjęty na stacji krańcowej (docelowej) względnie wyprawiony ze stacji początkowej.

Art. 16. Dyżurni ruchu, kanceliści techniczni, starsi ustawiacze, ustawiacze, spinacze, klinacze, starsi zwrotniczowie, zwrotniczowie sygnałowi, zwrotniczowie, spisywacze wagonów, kredowacze i robotnicy dyżurujący (stróże stacyjni).

Czaś służby powyższych kategorji pracowników określa się w zależności od ilości pociągów obliczonej na podstawie art. 15-go.

Ilości pociągów ponad	48	w ciągu doby odpowiada współczynnik 1.
„ „ „	32 do 48	„ „ „ „ 5/6
„ „ „	16 „ 32	„ „ „ „ 2/3
„ „ „	6 „ 16	„ „ „ „ 1/2
„ „	6 i poniżej	„ „ „ „ 1/3

Uwaga 1. W razie położenia stacji na linji dwutorowej, powyższe normy powinny być zwiększone o 50% liczby rzeczywiście przepuszczanych przez stację pociągów.

Uwaga 2. Służbie pracowników na stacjach, na których liczba pociągów, obliczona na podstawie art. 15, jest mniejsza od 32 na dobę, a które położone są w sąsiedztwie stacji z ilością pociągów, przewyższającą 48 na dobę odpowiadają współczynniki podwyższone o 1 stopień.

Art. 17. Inni pracownicy stacyjni Wydziału Ruchu.

a) Czas służby konwojantów parowozów (pilotów) określa się w zależności od przeciętnej ilości konwojowanych w ciągu doby parowozów przy jednym konwojancie w kolejce:

przeciętnej ilości ponad	36	parowozów na dobę odpowiada współczynnik 1.
„ „ „	24 do 36	„ „ „ „ „ 5/6
„ „ „	12 „ 24	„ „ „ „ „ 2/3
„ „	12 i poniżej	„ „ „ „ „ 1/2

O ile odległość punktu przyjęcia parowozów od budynku stacyjnego jest mniejszą od ½ kilometra, powyższe normy ilości parowozów zostają powiększone o 25%.

b) Czas służby bileterów na stacjach określa się w zależności od przeciętnej ilości przypadających na dobę i zatrzymujących się na stacjach pociągów ż podróżnymi:

przeciętnej ilości ponad	32	takich pociągów odpowiada współczynnik 1.
„ „ „	20 do 32	„ „ „ „ 5/6
„ „ „	8 „ 20	„ „ „ „ 2/3
„ „	8 i poniżej	„ „ „ „ 1/2

c) Przy określaniu czasu służby zawiadowcy przystanku zalicza się po ½ godziny na każdy pociąg, na który są wydawane bilety; służbie tej odpowiada współczynnik 1, w razie dodania innych czynności przewozowo-handlowych, czas ich oblicza się według norm przyjętych w art. 20 dla pracowników wydziału taryfowo-handlowego.

Art. 18. Drużyny konduktorskie.

Służbie drużyn konduktorskich w pociągach osobowych i zbiorowych tudzież w pociągach towarowych tranzytowych na linjach o spadkach ponad 10% od chwili przyjęcia do chwili oddania pociągu odpowiada współczynnik 1, zaś w pociągach gospodarczych, śniegowych i stacyjnych tudzież

w pociągach towarowych tranzytowych na linjacn o spadkach do 10⁰/₀ odpowiada współczynnik $^5/_6$.

Służbie w pogotowiu i oczekiwaniu na spóźnione pociągi odpowiada współczynnik $^1/_3$.

Art. 19. Pracownicy Wydziału Elektrotechnicznego.

Czas służby telegrafistów określa się w zależności od przeciętnej ilości załatwionych normalnych (dziesięciosłownych depesz) w ciągu doby przy jednym pracowniku w kolejce.

przeciętnej	ilości	ponad 270	takich	depesz	na dobę	odpowiada	współczynnik	1.
"	"	" 180 do 270	"	"	"	"	"	$^5/_6$
"	"	" 90 „ 180	"	"	"	"	"	$^2/_3$
"	"	90 i poniżej	"	"	"	"	"	$^1/_2$

b) służbie telefonistki (telefonisty) odowiada współczynnik 1.

c) służbie ślusarza centralizacji zwrotnic, o ile stale dyżuruje, odpowiada współczynnik 1.

Art. 20. Pracownicy Wydziału Taryfowo-Przewozowego, poborcy, kasjerzy i taksatorzy, magazynierzy, wagowi, dozorcy przeładunkowi i robotnicy ekspedycyjni.

Służbie powyższych kategorji pracowników odpowiada współczynnik 1.

Uwaga 1. Przy ustalaniu ilości poborców, kasjerów i taksatorów przyjmuje się za czynność normalną jednego pracownika w ciągu 8-ugodzin dokonanie ekspedycji 33 przesyłek towarowych w ruchu lokalnym i związkowym (komunikacji bezpośredniej) na przeciętnej stacji, na której wszystkie czynności przewozowo-handlowe wykonywa jeden tylko pracownik. Przy ocenianiu innych czynności przewozowo-handlowych stosunek ich do ekspedycji przesyłek towarowych określi instrukcja, wydana przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Uwaga 2. Przy ustalaniu ilości magazynierów i wagowych za czynność normalną jednego pracownika w ciągu 8-u godzin przyjmuje się dokonanie wszystkich czynności przy 80-ciu przesyłkach nadawanych lub odbieranych.

Uwaga 3. Przy ustalaniu ilości robotników ekspedycyjnych za czynność normalną jednego pracownika w ciągu 8-u godzin przyjmuje się przesunięcie 8 tonn ładunków.

Art. 21.

Przy obliczaniu przeciętnych danych potrzebnych do zastosowania norm, ustalonych w art. 8, 1!, 14, 16, 17, 19 i 20 należy brać pod uwagę poprzedzający conajmniej trzy-miesięczny okres czasu z uwzględnieniem przewidywanych warunków służby w okresie następującym.

Art. 22. Czas trwania służby nieprzerwanej.

Czas trwania służby nieprzerwanej pracowników, których służbie odpowiada współczynnik 1 lub $^5/_6$ nie może przekraczać 12-tu godzin. Wyjątki dopuszczalne są jedynie w wypadkach opóźnienia pociągów w drodze, w których drużyna parowozowa i konduktorska pozosteje na służbie aż do

przybycia do najbliższej stacji, gdzie odbywa się zmiana drużyn; czas trwania służby w tych wypadkach nie może przekraczać 16-tu godzin.

Czas trwania służby nieprzerwanej pracowników, których służbie odpowiada współczynnik 2/3 lub 1/2 nie może przekraczać 16 godzin.

Stosowanie przepisów, zawartych w tym artykule, nie może stać w sprzeczności z przepisami art. 1 i 24 określającymi dopuszczalną ilość godzin służby w tygodniu.

Art. 23. Przerwa służby.

Najdalej po każdych 6 godzinach nieprzerwanej służby pracowników wszystkich kategorji, których służbie odpowiada współczynnik 1, winna nastąpić, o ile na to pozwalają techniczne warunki służby, przerwa nie krótsza niż jednogodzinna, w czasie której pracownik może opuścić miejsce służby.

O ile z powodu natury pracy jest to niemożliwe, służba trwać może bez wyżej wymienionej przerwy. W takim razie jednak pracownik otrzyma możność spożycia posiłku podczas pełnienia służby.

Art. 24. Przedłużenie służby okresowej (turnusowej).

Czas służby wszystkich grup pracowników, pracujących okresowo, których służbie odpowiada współczynnik 1, z wyjątkiem drużyn parowozowych i konduktorskich, może być przedłużony w myśl art. 6c Ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu do 56 godzin tygodniowo, przyczem służbę w godzinach ponad 46 godzin tygodniowo uważa się za służbę w godzinach nadliczbowych.

Art. 25. Służba nocna.

Za służbę nocną uważa się cały czas takiej służby nieprzerwanej, której conajmniej 2 godziny przypadają w czasie pomiędzy 21-ą, a 5-godziną.

Służba nocna dopuszczalna jest najwyżej przez 3 noce, bezpośrednio po sobie następujące; a w wypadkach koniecznych za zgodą pracowników; w służbie okresowej najwyżej przez 5 — poza służbą okresową (turnusową) najwyżej przez 4 noce, bezpośrednio po sobie następujące.

Ogólnej ilości godzin służb w porze nocnej (między 21-ą a 5-ą godziną) w okresie 2 tygodniowym winna odpowiadać conajmniej taka sama ilość godzin służby w porze dziennej.

Art. 26. Odpoczynek.

Każdy pracownik ma prawo korzystać conajmniej 1 raz w okresie 2-u tygodniowym z 24 o godzinnego czasu bez przerwy zupełnie wolnego od służby.

Po każdym okresie służby pracownika, którego służbie odpowiada współczynnik 1 lub 5/6, trwającym conajmniej 8 godzin bez przerwy, winien następować okres odpoczynku, w którym pracownik wolny jest od wszelkiej służby, trwający w miejscu stacjonowania pracownika conajmniej tyle, ile trwała poprzedzająca nieprzerwana służba, a poza miejscem stacjonowania— połowę czasu trwania poprzedzającej nieprzerwanej służby w godzinach dziennych i cały czas trwania tej służby w godzinach nocnych.

Po każdym okresie służby pracownika, którego służbie odpowiada współczynnik 2/3 lub 1/2, trwającym conajmniej 12 godzin bez przerwy winien

następować okres odpoczynku, w którym pracownik wolny jest od wszelkiej służby, trwającej conajmniej połowę czasu trwania poprzedzającej nieprzerwanej służby.

Art. 27. Służba w godzinach nadliczbowych.

O ile służba pracowników normowana jest w myśl art. 1-go Ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu (t. j. odbywa się w ciągu 8 godzin na dobę w zwykły dzień powszedni; 6 godzin na dobę w sobotę i nieprzekracza 46 godzin na tydzień) za służbę w godzinach nadliczbowych uważa się służbę, pełnioną w godzinach ponad 8 godzin na dobę w zwykły dzień powszedni, 6 godzin na dobę w sobotę oraz ponad 46 godzin na tydzień.

Za służbę pracowników tych kategorji w godzinach nadliczbowych należy się im w myśl art. 16 Ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu za pierwsze dwie nadliczbowe godziny dziennie wynagradzane dodatkowe w wysokości conajmniej 50% normalnej płacy; za służbę w godzinach nadliczbowych ponad 2 godziny dziennie oraz za służbę w godzinach nadliczbowych, przypadających na noc, niedzielę lub święto — wynagrodzenie dodatkowe w wysokości conajmniej 100% płacy normalnej.

O ile względy techniczne nie pozwalają na narmowanie czasu służby pracowników w myśl. art. 1-go Ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu, za służbę w godz. nadliczbowych uważa się służbę pełnioną w godzinach, przekraczających dla poszczególnych kategorj pracowników, normy wyszczególnione w art. 1-ym niniejszego rozporządzenia.

Za służbę pracowników tych kategorji w godzinach nadliczbowych należy się im za pierwsze 12 nadliczbowych godzin w tygodniu wynagrodzenie dodatkowe w wysokości conajmnizj 50% płacy normalnej; za służbę w godzinach nadliczbowych, przypadających na noc, niedzielę lub święto, wynagrodzenie dodctkowe w wysokości conajmniej 100% płacy normalnej.

Przy obliczaniu wynagrodzenia za służbę w ustalonych w powyższy sposób godzinach nadliczbowych pracowników płatnych miesięcznie, przyjmuje się przeciętną normalną ilość godzin służby w ciągu miesiąca.

przy współczynniku	1	—	200 godzin
„ „	$5/6$	—	240 „
„ „	$2/3$	—	300 „
„ „	$1/2$	—	400 „
„ „	$1/3$	—	600 „

Art. 28.

Wszelkie spory wynikłe na tle stosowania niniejszego rozporządzenia podlegają rozporządzeniu przez komisję z udziałem odnośnych grup pracowników z wyborów i ukonstytuowaną zgodnie z przepisami, które będą wydane przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Art. 29.

Przepisy niniejszego rozporządzenia wydane zostają jako tymczasowe na okres 6-o miesięczny; po upływie tego czasu mają uledz ponownemu rozporządzeniu.

Minister Kolei Żelaznych:
(—) *K. Bartel.*

2.

ZARZĄDZENIE

Ministra Kolei Żel. w sprawie utworzenia przy Sekcji Techniczno-Zasobowej „Biura projektowania warsztatów i urządzeń trakcyjnych”, z dn. 25/V 1920 r. № 20145.

Celem przyśpieszenia i ułatwienia budowy warsztatów i parowozowni, a także postawienia sprawy ich projektowania na stopie nowoczesnego stanu techniki, zarządzam, co następuje:

Przy Sekcji Techniczno-Zasobowej zostaje utworzone „Biuro projektowania warsztatów i urządzeń trakcyjnych”, w którem zostają zjednoczone dla całej sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej wszystkie sprawy, dotyczące projektowania warsztatów głównych, parowozowych i wagonowych, pomocniczych, parowozowni i urządzeń trakcyjnych, tak na kolejach, będących w eksploatacji, jak i nowopowstających.

Na czele „Biura” stoi Kierownik, podległy bezpośrednio Szefowi Sekcji.

Zakres działania „Biura” będzie obejmował następujące sprawy:

1. Studja przedwstępne nad wyborem miejsca do budowy warsztatów i parowozowni.
2. Przygotowanie projektów technicznych do wywłaszczenia i rozszerzenia terenów warsztatowych i parowozowni.
3. Sporządzanie projektów generalnych i kosztorysowych, dotyczących budowy i rozbudowy warsztatów i parowozowni.
4. Wypracowanie projektów szczegółowych budowlanych i instalacyjnych warsztatów i parowozowni nowobudujących się, jakoteż odbudowy i przebudowy istniejących.
5. Wypracowanie normalnych projektów oddzielnych budowli, mających łączność z gospodarką warsztatową i parowozową.
6. Wypracowanie projektów organizacji robót warsztatowych w całości lub też dla oddzielnych wydziałów.
7. Rozpisywanie budowy w porozumieniu z Sekcją budowy i dostawy urządzeń mechanicznych.
8. Nadzór nad budową i bezpośrednie kierownictwo nad instalacją warsztatów, parowozowni i innych urządzeń trakcyjnych.
9. Rozpisywanie konkursów na projekty oddzielnych budowli tak o charakterze technicznym, jak i publicznym i mieszkalnym, mającym łączność z gospodarką warsztatową i parowozową, w porozumieniu z Sekcją Budowy.
10. Zwierzchnie kierownictwo budowy i organizacja kierownictw budowy w poszczególnych wypadkach pozostaje nadal w kompetencji Sekcji Budowy i Konserwacji, która działać będzie w odnośnych sprawach w ścisłem porozumieniu z Sekcją Techniczno-Zasobową.

O ile powyższe sprawy wchodziły dotychczas w zakres działania Dyrekcji, zostają stamtąd wydzielone.

Dotychczasowe kompetencje Wydziałów Sekcji Techniczno-Zasobowej pozostają niezmienione.

Wykonanie powyższego zarządzenia poruczam Szefowi Sekcji Techniczno-Zasobowej i Sekretarjatowi Generalnemu.

Minister:
(—) *K. Bartel*

3.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie wprowadzenia zmian do przepisów o kolejności ładunków (Dzien. Ustaw № 36, poz. 204 z r. 1920), z dn. 26/V 1920 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82 z dnia 16 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu, oraz Przemysłu i Handlu — zarządzam wprowadzić z dniem 1 czerwca 1920 r. do przepisów o kolejności ładunków (Dz. Ustaw № 36, poz. 204 z r. 1920) następujące zmiany:

Nie naruszając w niczem dotychczasowej zasady kolejności przyjmowania ładunków, znosi się zlecenia na wagony odnośnie do ładunków, wyszczególnionych w następujących punktach listy kolejności: w punkcie trzecim, czwartym, piątym, szóstym, dziewiątym, dziesiątym, jedenastym i trzynastym, w punkcie osiemnastym za pozwoleniami na wywóz i w punkcie dziewiętnastym za pozwoleniami Państwowej Komisji Przywozu i Wywozu, w punkcie piętnastym dla rudy, kamienia wapiennego i łomu żelaznego lub metalowego, adresowanych do hut lub odlewni, oraz dla ładunków wapna i kwasu siarczanego.

Ładunki, przewidziane w punkcie piątym i jedenastym oraz nasiona i sadzonki, wskazane w punkcie szóstym, przewożone są jedynie za listami przewozowymi, wydawanymi przez Ministerstwo Aprowizacji. Pozatem od tegoż dnia należy w cedułach i ich grzbietach odnotowywać numery dziurkowane listów przewozowych Ministerstwa Aprowizacji. W wypadkach, w których się zachowują zlecenia na wagony, będą one miały ważność na cały miesiąc, na który zostały wydane.

Minister:
(—) *K. Bartel*

4.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w przedmiocie podwyższenia taryfy ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt, obowiązującej od dnia 1 czerwca 1920 r. z dn. 26/V 1920 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz. 152) konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz b. dzielnicy Pruskiej niniejszem zarządzam, aby z dniem 1 czerwca 1920 r. wszystkie opłaty przewozowe, podane w Taryfie Ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt, wprowadzonej w życie z dniem 1 czerwca r. b. (Dz. Ust. 1920 r. № 40, poz. 243) zostały podwyższone o 100%.

W zależności od tego ulegają zdwojeniu opłaty jednostkowe za wagony i pociągi wojskowe, podane w części II-ej „Postanowienia taryfowe”, mianowicie z 2-ch do 4-ch marek za każdą oś i każdy przebyty

kilometr, dalej opłaty jednostkowe za przesyłki zwierząt domowych i drobiu żywego oraz zwierząt dzikich wskazane w części III-ej „Nomenklatura i klasyfikacja towarów" (grupy 22, 23 i 24), oraz w wykazie alfabetycznym następnie opłaty jednostkowe za przewóz tłucznia, żwiru i piasku do budowy dróg bitych za świadectwami odnośnych urzędów (grupa 56), mianowicie z 1 fen. do 2 fen. za 1 km. i 100 kg., wreszcie ulegają zdwojeniu stawki jednostkowe wszystkich szematów taryfowych, stałe opłaty stacyjne oraz opłaty przewozowe, podane w części IV-ej „Szematy taryfowe i tablice opłat przewozowych".

Równocześnie w części III-ej „Nomenklatura i klasyfikacja towarów" oraz w „Wykazie alfabetycznym" dla całowagonowych przesyłek węgla kamiennego i brunatnego oraz koksu i brykietów ustala się klasa VII zamiast VI-ej.

Minister:
(—) *K. Bartel*

5.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zmian i uzupełnień w rozporządzeniach Ministra Kolei Żelaznych z dnia 12 marca 1920 r. o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i rumuńskich, ogłoszonych w dniu 19 marca 1920 r. w Dzienniku Ustaw № 24 poz. 149 i 150, z dn. 27/V 1920 r. № 20401.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dr. Pr. № 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 lutego 1919 r. (Monitor Polski № 82 z dnia 10 kwietnia 1919) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

I.

Ze względu na wydanie taryfy wewnętrznej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt żywych polskiemi kolejami żelaznemi, obowiązującej od 1 czerwca 1920 r. należy w Dzienniku Ustaw № 24 poz. 149, na stronicy 404 skreślić ustępy III i IV zupełnie i zastąpić je nowym ustępem III, który brzmi:

Oprócz przepisów wymienionych pod II obowiązują na kolejach polskich przepisy przewozowe i taryfy dla wewnętrznej komunikacji polskiej, na kolejach zaś rumuńskich przepisy przewozowe i taryfy dla wewnętrznej komunikacji rumuńskiej.

Przewoźne na kolejach polskich oblicza się za odległość kilometryczną od stacji nadawczej do granicznej linji państwowej i odwrotnie od granicznej linji państwowej do stacji odbiorczej.

Odległość tę otrzymuje się dla Woronienki Granicy Państwa przez dodanie odległości wymienionych w tymczasowym wykazie odległości kilometrycznych, zeszyt A i odnośnej odległości od stacji nadawczej, względnie odbiorczej do międzydyrekcyjnej stacji przejściowej z zeszytu B, C względnie D.

Odległość zaś do Śniatynia—Załucz—Granicy Państwa, otrzymuje się przez dodanie 10 km. do odległości dla stacji Śniatyn—Załucze, obliczonej w sposób poprzednio omówiony.

Za odległość od Granicy Państwa do Niepołokowiec pobiera się osobno pełne opłaty taryfowe za 10 km.

Kolei przysługuje prawo wyboru drogi, z obliczeniem przewoźnego za obraną drogę.

Nadawca może jednak oznaczyć w liście przewozowym drogę i stacje przejściowe, międzydyrekcyjne, przyczem opłaca on przewoźne za oznaczoną przez siebie drogę.

II.

Rozporządzenie 150 na stronicy 405—406 skreślić zupełnie.

Minister:
(—) *K. Bartel*

Tłoczono w Drukarni Państwowej 10063